VII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **Komisji Infrastruktury (nr 281)**
- **Komisji Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa (nr 152)**

z dnia 21 października 2014 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 281)

Komisji Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa (nr 152)

21 października 2014 r.

Komisje: Infrastruktury oraz Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa, obradujące pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji Infrastruktury, rozpatrzyły:

– sprawozdanie podkomisji nadzwyczajnej o rządowym projekcie ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczania morza przez statki (druk nr 2748).

W posiedzeniu udział wzięli: **Dorota Pyć** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju wraz ze współpracownikami, **Cezary Łuczywek** przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Bartosz Bąk, Bogusława Kram, Grażyna Nojszewska-Łasicka** i **Krystyna Pająk** – z sekretariatów Komisji w Biurze Komisji Sejmowych; **Jarosław Lichocki, Konrad Nietrzebka** i **Mariusz Przerwa –** legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Pozwolicie państwo, że rozpoczniemy. Proszę zająć miejsca. Rozpoczynamy. W imieniu przewodniczącego sejmowej Komisji Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa, pana Stanisława Żelichowskiego, jak też własnym, w imieniu Prezydiów obu Komisji otwieram wspólne posiedzenie Komisji.

Witam przybyłe panie i panów posłów.

Porządek dzisiejszego posiedzenia przewiduje rozpatrzenie sprawozdania podkomisji nadzwyczajnej powołanej do rozpatrzenia rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki. Jest to projekt zawarty w druku nr 2748. Czy są uwagi do zaproponowanego porządku? Nie widzę. Stwierdzam zatem, że Komisje przyjęły porządek. Za chwilę przystąpimy do jego realizacji.

Chciałbym poinformować Wysokie Komisje, że w imieniu resortu infrastruktury i rozwoju w posiedzeniu bierze udział podsekretarz stanu w Ministerstwie, pani Dorota Pyć. Witamy panią minister bardzo serdecznie wraz z zespołem współpracowników.

Przypomnę, że do rozpatrzenia projektu, o którym mówiłem, powołaliśmy podkomisję nadzwyczajną. Po przygotowaniu sprawozdania podkomisja zakończyła prace. Pracami podkomisji kierował pan poseł Stanisław Lamczyk. Panie pośle, oddaję panu głos. Bardzo proszę.

Poseł Stanisław Lamczyk (PO):

Dziękuję. Panie przewodniczący, pani minister, panie i panowie posłowie, szanowni państwo!

Po raz pierwszy nad ustawą, której tytuł przytoczył pan przewodniczący, a mianowicie ustawą o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, Komisje zebrały się w dniu 8 października. Odbyło się wówczas pierwsze posiedzenie i wyłonienie podkomisji. Odbyło się też pierwsze czytanie. Dzisiaj odbyło się drugie czytanie, na którym przedstawiono cały projekt. W zasadzie było osiemnaście poprawek. Poprawki były stricte redakcyjne, jak również z zakresu techniki prawniczej. Tylko

ostatni punkt, a mianowicie termin wdrożenia ustawy był sporny. Poprosimy panią minister o wyjaśnienie właśnie tej kwestii. Przedstawiam przygotowaną ustawę panu przewodniczącemu i Wysokim Komisjom do procedowania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Przystępujemy do rozpatrzenia sprawozdania. Propozycja jest następująca. Sprawozdanie będziemy rozpatrywać zmianami. Proponuję, żeby... Za chwilę tylko dokończę swoją myśl. Oczywiście będę prosił o uwagi, stronę rządową i Biuro Legislacyjne będę prosił o stanowisko, a potem będzie rozstrzygnięcie. Bardzo proszę, pan przewodniczący w części ogólnej. Bardzo proszę. Udzielam panu głosu. Pan przewodniczący Tchórzewski.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. O ile sobie przypominam z pierwszego czytania, ustawa ma charakter implementacyjny, a więc wdraża przepisy Unii Europejskiej. Nie byłem członkiem podkomisji, ale z drugiej strony doszło do mnie wiele obaw związanych z wdrożeniem ustawy. Teraz jest pytanie tego typu. Czy Komisja wszczęła jakieś postępowanie przeciwko Polsce w związku z tym, że dyrektywa jeszcze nie została wdrożona? Uprzedzając powiem, z czym wiąże się moje pytanie. Uważam, że biorąc pod uwagę, iż skutki ekonomiczne, może niekoniecznie dla budżetu, ale pośrednio także dla budżetu, a przede wszystkim dla armatorów mogą być znaczące, biorąc pod uwagę to, że jest spory zakres wstrzymywania się w Europie, powinniśmy zastanowić się nad tym, że nie ma jeszcze żadnego wdrożonego postępowania. A ze swojej praktyki – byłego wiceministra gospodarki – wiem, że sytuacja zaczyna być groźna dopiero wtedy, kiedy zostaje wdrożone postępowanie, ale zadając po kilka różnych pytań, pisząc różne pisma, można jeszcze sprawę przetrzymać dłużej. Mamy już proces legislacyjny, a kiedy mamy proces legislacyjny, Komisja patrzy na to przychylnym okiem.

Dlatego też trzeba by było spokojnie zastanowić się, czy ze względu na termin wdrożenia ustawy ewentualnie nie wysłać jej do podkomisji i poczekać po Bożym Narodzeniu, co dalej będzie się działo, żeby w ten sposób dać sobie odetchnienie, po prostu zobaczyć. Właściwie mamy gotową ustawę. W groźnej sytuacji może być ona w każdej chwili przyjęta. Tak to mniej więcej wygląda. Proponuję, że tak powiem, taki ostrożnościowy system postępowania, który z naszej strony jako parlamentarzystów mógłby być dobrze odebrany przez środowisko gospodarcze. Z drugiej strony zobaczylibyśmy, jaką ma to postać, co się dzieje z innymi państwami, co dalej Komisja będzie z tym robiła. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. W tej części mamy też inne zgłoszenia. Pan poseł Arkadiusz Litwiński. Bardzo proszę.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Dziękuję. Panie przewodniczący, panowie przewodniczący, pani minister, szanowni państwo!

Po to, żeby nie powtarzać, po to, żeby wątpliwość, o której mówił pan przewodniczący Tchórzewski, a która była również udziałem wielu, jeżeli nie wszystkich, parlamentarzystów pracujących w dniu dzisiejszym w podkomisji, nie pojawiała się ponownie w różnorako sformułowanych, ale dotyczących tego samego pytania, mam propozycję i prośbę. Składając sprawozdanie, posiedzenie podkomisji zakończyliśmy z taką intencją, że zadaliśmy kilka pytań licząc na to, że dzisiaj po południu, w tej chwili dostaniemy odpowiedzi. Myślę, że zacytowanie owych pytań oraz zacytowanie treści odpowiedzi bardzo wielu osobom pomoże rozwiać wątpliwości. Albo i nie. Niemniej proponuję od tego zacząć, dlatego że wówczas uprościmy sobie prace. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana posła Smolińskiego.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Kontynuując to, co powiedział pan poseł Litwiński, rzeczywiście oczekujemy odpowiedzi od pani minister, ponieważ pani dyrektor na posiedzeniu podkomisji zadeklarowała, że pani minister, rząd udzieli nam odpowiedzi na wszystkie pytania. Chciałbym

ponowić pytanie związane z dotychczasowym brakiem wejścia w życie, obowiązywania dyrektywy. Z jednej strony rząd mówi, że jest już spóźniony, ponieważ sama dyrektywa powinna wejść w życie w dniu 18 czerwca 2014 roku. Natomiast Konwencja MARPOL daje nam graniczną datę 1 stycznia 2015 roku. Nie uzyskaliśmy, że tak powiem, wiarygodnej informacji, dlaczego do tej pory procedowanie tak długo trwało, czy rzeczywiście zmierzamy w tym kierunku, o którym mówił pan przewodniczący Tchórzewski, że chcemy być w procedurze Konwencji i przedstawiać to rządowi. Chcielibyśmy o tym wiedzieć, dlatego że wtedy możemy pomóc stronie rządowej, zgłaszać różne wnioski, żeby przedłużać sprawę. Nie ma wtedy żadnego problemu.

Jeżeli natomiast chcecie to państwo wprowadzić, nawet z tą zmianą, która została zgłoszona w trakcie prac podkomisji, że wchodzi to z dniem 1 stycznia 2015 roku, to de facto nie ma żadnego znaczenia, czy jest to grudzień, listopad czy styczeń. Formalnie nie ma to znaczenia. Prosiłem o przedstawienie apelu Związku Armatorów Polskich. Dostałem apel, który dotyczy czego innego. Chciałbym natomiast zwrócić uwagę, że apel Związku Armatorów Polskich z 2012 roku i popierający go apel Stowarzyszenia Starszych Mechaników Morskich, które to wspierało, są dosyć dramatyczne w swojej treści w związku z zagrożeniami, które armatorzy widzą dla polskich przewoźników, armatorów, jeżeli chodzi o koszty. Chciałbym potwierdzenia, że rząd zgadza się z owym zagrożeniem, chociaż co prawda, jest ono przedstawione w uzasadnieniu. Nawet przyjmując uzasadnienie rządowe, to skutki dyrektywy, zmiany naszej ustawy będą dramatyczne, jeżeli chodzi o polskich przewoźników.

Powtarzam z poprzedniego posiedzenia Komisji, że moim zdaniem niedopuszczalne jest przyjęcie przez rząd takiego założenia, że w okresie przejściowym nastąpi przeniesienie części transportu z morza na ląd. Jest to zaprzeczenie idei dotychczasowych działań, żeby działać odwrotnie. A tutaj w uzasadnieniu piszecie państwo wprost, że w okresie przejściowym, przez pięć lat nastąpi przeniesienie transportu z morza na ląd i potem po pięciu latach być może to wróci. Dobrze wiemy, że w drugą stronę jest bardzo ciężko, jeżeli już wróci na drogi, a przecież walczymy o to, żeby na drogach było jak najmniej. Rząd pisze wprost, że przez pięć lat na drogach będzie więcej, ponieważ wszyscy uciekną na ląd w związku z kosztami związanymi z podwyższeniem kosztów funkcjonowania żeglugi morskiej. Proszę więc nam powiedzieć, czy rzeczywiście zagrożenie jest realne, czy rząd to widzi i czy są prowadzone jakiekolwiek rozmowy międzyrządowe na szczeblu Komisji Europejskiej. Wiem, że Francuzi bardzo mocno nalegali na to, żeby opóźnić Konwencję, żeby mogła wejść później. Chodzi zarówno o załącznik nr 6 do Konwencji MARPOL, jak również o samą tzw. dyrektywę siarkową. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Więcej zgłoszeń nie widziałem. Pan poseł Jędrysek. Bardzo proszę.

Poseł Mariusz Orion Jędrysek (PiS):

Dla mnie sprawa siarki w morzu jest sprawą dosyć kuriozalną. Otóż głównymi solami w morzu są chlorki, chlorek sodu, węglany wapnia i właśnie siarczany, czyli SO_4 jako jony. Spalane paliwo z zawartością siarki daje SO_2, które jest utleniane do SO_4. W związku z tym udział antropogenicznego SO_4 w solach morskich w ogóle, nawet w solach bałtyckich jest zaniedbywalnie mały, niemożliwy do detekcji. Być może są to piętnaste miejsca po przecinku. W związku z tym, o czym my mówimy? Chciałbym zrozumieć przyczyny merytoryczne, dlatego że według mnie tutaj ich nie ma. Są to absolutnie niemerytoryczne przyczyny, jeżeli chodzi o emisję siarki do wód morskich w wyniku spalania takich paliw jak ropa naftowa, produkty ropy naftowej zawierające siarkę. To się nie liczy. W bilansie morskim nie ma to najmniejszego znaczenia. Zero, po prostu zero. Dzisiaj w żaden sposób jest to niedetektowalne. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Więcej zgłoszeń nie widzę. Wobec powyższego bardzo proszę panią minister o udzielenie odpowiedzi na zadane pytania.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Dorota Pyć:

Dziękuję serdecznie panu przewodniczącemu za udzielenie mi głosu. Panie przewodniczący, szanowni państwo posłowie!

Jeżeli mogę, najpierw chciałabym odpowiedzieć na ostatnie pytanie, które zostało zadane, ponieważ pytanie to w zasadzie jest bardzo istotne. Chciałabym zwrócić uwagę, że generalnie idea, która legła u podstaw stworzenia załącznika nr 6 do Konwencji MARPOL, jak też dyrektywy unijnej, którą implementujemy zmianami do ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, dotyczy zanieczyszczeń pochodzących ze spalania ciężkich paliw, które dostają się do powietrza i zanieczyszczają przede wszystkim obszary przybrzeżne, które są gęsto zaludnione, gdzie jest najwięcej siedlisk ludzkich. To właśnie Stany Zjednoczone i Kanada na wybrzeżach Atlantyku jako pierwsze na świecie wprowadziły taki wymóg. Wszystkie statki wpływające do obszaru ECA, gdzie jest kontrola emisji tlenków siarki, a w przyszłości będzie również kontrola emisji tlenków azotu i PM-ów, czyli cząstek stałych, muszą przechodzić na lekkie paliwo, żeby nie zanieczyszczać obszarów przybrzeżnych, gęsto zaludnionych, dlatego że później przejawia się to w częstych zachorowaniach na różnego rodzaju choroby. To jest istotne. Nie tyle chodzi tutaj o to, że siarka dostaje się do wód morskich i osiada na dnie morza. Nie o to chodzi. Chodzi o zapobieganie ewentualnym chorobom, które pojawiają się na skutek zanieczyszczeń, jakie generowane są przez statki w związku z żeglugą, jaka odbywa się w dużym zagęszczeniu tzw. short sea shipping, czyli żeglugą przybrzeżną. Stąd też myślę, że idea jest jasna.

Teraz po kolei, zaczynając od pytania pana posła Tchórzewskiego i w zasadzie razem odpowiadając na wszystkie pytania, które były zadawane na posiedzeniu podkomisji. Postawił pan, panie pośle, bardzo ważny problem, problem niezwykle istotny. Rzeczywiście gdybyśmy mogli, opóźnialibyśmy najdłużej, jak tylko byłoby to możliwe, ale nie możemy już opóźniać. Termin transpozycji minął w dniu 18 czerwca tego roku. Jakie są konsekwencje? Dokładnie zbadałam jakie, ile i na jakim etapie państwa członkowskie zgłosiły tzw. krajowe środki wykonawcze służące implementacji dyrektywy. Mam całą najnowszą listę, którą sprowadziłam z Brukseli. Wygląda to w ten sposób, że na dzień dzisiejszy trzynaście państw członkowskich Unii Europejskiej zgłosiło krajowe środki wykonawcze i proces jest zamknięty. Pięć z państw członkowskich, w tym Polska, notyfikowało to częściowo. Polska częściowo notyfikowała przepisy, które obowiązują. Nie służą one wykonaniu dyrektywy. Co ważne, wśród tych państw, które na dzień dzisiejszy mają pełną implementację, są: Czechy, Dania, Estonia, Grecja, Chorwacja, Włochy, Litwa, Luksemburg, Malta, Holandia, Słowenia, Słowacja plus do tego Szwecja. Państwa, które mają zgłoszone częściowe środki wykonawcze, to: Belgia, Niemcy, Irlandia, Polska, o której wspomniałam, Finlandia oraz Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej. Państwa te, w tym Polska, powinny i muszą zmieścić się w terminie, zrobić wszystko, co jest w mocy, żeby w dniu 1 stycznia 2015 roku mieć implementowane przepisy z tego względu, że jest przewidziana kara. Jeżeli nie uda się wdrożyć przepisów, dobowa, dzienna kara za brak implementacji wynosi 130 tys. euro. Nie stać nas na to.

Nie dość tego. Nie powinniśmy patrzeć na to, jak implementują inne państwa członkowskie, dlatego że Komisja nie patrzy, jak implementuje jedno czy drugie państwo. Każde państwo traktuje indywidualnie, krajowe środki wykonawcze bada indywidualnie. Jeżeli w dniu 1 stycznia na polski Bałtyk wpłynie statek, który zanieczyści nam powietrze, to nie zanieczyszczający, czyli armator będzie płacił karę, tylko Polska, ponieważ nie wdrożyła dyrektywy na czas. Chyba jest to najpoważniejszy argument, który powinien nas przekonać, że powinniśmy procedować i zrobić wszystko, żeby w dniu 1 stycznia mieć implementowaną dyrektywę z tego względu, że po prostu nie stać nas na to, żeby jej nie implementować.

Jestem jak najbardziej za tym, żeby chronić naszych przedsiębiorców niezależnie, czy będą to armatorzy, czy będą to stocznie, czy będzie to ktokolwiek powiązany z branżą morską, branżami powiązanymi, czy w ogóle przedsiębiorcy w Polsce. Ale w tym wypadku decyzje zapadły, zapadły dawno temu. W tej chwili nie możemy pozwolić sobie na zwłokę.

Chciałabym podkreślić jeszcze jedną rzecz. Komisja już wszczęła procedury. Na szczęście nie wszczęła w stosunku do Polski. Zbadałam to. Procedury dotyczące naruszenia

wymogu notyfikacji Komisja Europejska wszczęła wobec: Hiszpanii, Francji, Cypru, Łotwy, Węgier, Austrii, Portugalii i Rumunii. Jak łatwo zauważyć, wcześniej nie wyczytałam tych państw. My mamy tzw. partial, incomplete transposition w deadline, czyli w ostatecznym terminie, tylko częściową. Gdybyśmy nie mieli nic, już dzisiaj mielibyśmy wszczętą procedurę. O ile dobrze pamiętam, zgłosiliśmy ustawę o zapobieganiu. Tak mi się wydaje, że ustawa ta została zgłoszona jako ta, do której będziemy wprowadzali normy implementujące dyrektywę. Nie dość tego, w tej chwili procedujemy, mamy w podpisie ministra rozporządzenie wprowadzające wymóg 0,1 siarki w paliwie. W zasadzie jest ono na ostatnim etapie procedury. Jak najszybciej, jak tylko zostanie ono podpisane i ogłoszone w Dzienniku Ustaw, notyfikujemy je. Chcemy zdążyć przed dniem 9 listopada, żeby Ministerstwo Spraw Zagranicznych miało co zgłosić, żeby procedura przeciwko Polsce nie została wszczęta. To jeżeli chodzi o kwestie związane z terminem. Nie wiem, czy państwa... Myślę, że jest to wystarczająco dużo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję, pani minister. Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MIiR Dorota Pyć:

Teraz jeżeli chodzi o termin, o dzień ogłoszenia, o wejście w życie, naprawdę trudno przewidywać, jak potoczą się losy procesu legislacyjnego. W optymistycznym scenariuszu mogę założyć, że uda się nam przeprowadzić proces legislacyjny ustawy do grudnia. Gdyby nie udało się nam to grudnia, to jednak postuluję, żeby wziąć pod uwagę przepis dotyczący wejścia w życie, który określi, że ustawa, zmiany do ustawy będą wchodziły w dniu ogłoszenia. Nawet nie czternastodniowe vacatio legis. Istnieją takie możliwości proceduralne w przypadku, kiedy mamy problemy z terminem implementacji dyrektywy. Tak jak mówię, ważne jest to, żebyśmy dochowali terminu 1 stycznia. Nie może to wejść w życie w dniu 1 stycznia. Nie możemy wpisać takiej daty. Powinniśmy procedować to w takim kierunku, żeby ustawa jak najszybciej została ogłoszona i żeby z tym dniem można było zastosować jej wejście w życie.

Wiem, że na posiedzeniu podkomisji były pytania o to, jak do wejścia przepisów siarkowych w życie przygotowani są armatorzy. W dniu dzisiejszym przeprowadziliśmy rozmowy z prezesem, w zasadzie z dyrektorem Polskiej Żeglugi Morskiej, panem Pawłem Szynkarukiem, ale nie były to nasze jedyne rozmowy, dlatego że rozmowy na temat tego, w jaki sposób armatorzy mogą być dotknięci wejściem w życie owych przepisów, prowadzone są od kilku lat, od co najmniej trzech, czterech lat. W ostatnim czasie, tylko w ciągu ostatniego roku, były one bardzo zintensyfikowane.

Analizując historię transportu morskiego w zasadzie przede wszystkim powinniśmy tutaj podkreślić, że na przestrzeni ostatnich kilkudziesięciu lat, co widać na przykładzie zmiany do ustawy oraz wymogu dyrektywy w związku z tą właśnie zmianą, w odniesieniu do takich obszarów jak morza wrażliwe, czyli Morze Bałtyckie, bądź takich akwenów, na których dochodzi do bardzo dużej intensyfikacji żeglugi morskiej, jak Morze Północne, wprowadzane są coraz surowsze normy z zakresu ochrony środowiska. Przepisy te związane są z ograniczeniami emisji do środowiska gazów szkodliwych, a także z normami, które dotyczą wód balastowych i organizmów żywych. Temat ten także jest ciekawy, ale na razie oczywiście nie jest on przedmiotem naszego posiedzenia Komisji.

Proszę państwa, koszt zakupu i montażu tzw. płuczki gazów spalinowych jest to dosyć duży wydatek. Jest to od 2000 tys. do 5000 tys. zł. To wszystko zależy od tego, o jakim statku mówimy. Sama technologia jest nowa. Na razie funkcjonują prototypy takiego urządzenia. Informacje uzyskane od dyrektora Polskiej Żeglugi Morskiej są następujące. Nie jest on zainteresowany przejściem na tego typu urządzenia, natomiast jeżeli będzie uprawiał żeglugę na Morzu Północnym czy na Morzu Bałtyckim, co w jego przypadku zdarza się niezmiernie rzadko, ponieważ generalnie uprawia żeglugę pomiędzy Stanami Zjednoczonymi a Chinami i nie za często wpływa na obszary ECA na Atlantyku u wybrzeży Stanów Zjednoczonych czy Kanady, a jeżeli wpływa, wtedy przechodzi na paliwo niskosiarkowe, co bardziej mu się opłaca niż zakup urządzeń czy unowocześnianie statków, liczy się z tym, że będzie korzystał... W związku z tym akurat Polskiej Żeglugi Morskiej nie dotknie to w dużym stopniu. Może dotknąć statków pasażerskich,

ale Polska Żegluga Morska zastosowała tutaj podejście bardzo prorozwojowe i proekologiczne, dlatego że chce przejść na paliwo LNG. Jest to bardzo dobre rozwiązanie. Gdyby na Bałtyk udało się wprowadzić większą liczbę statków operujących, pływających na paliwie LNG, byłaby to bardzo dobra opcja. Zresztą taki był zamysł, który legł u podstaw i załącznika nr 6, i dyrektywy unijnej, żeby w najbliższych kilkunastu latach, ponieważ rozkłada się to na lata, zostały wprowadzone wyższe wymogi ekologiczne dla ochrony środowiska obszarów Morza Bałtyckiego i Morza Północnego.

Wiem, że na posiedzeniu podkomisji zaniepokoiły państwa dane, iż wprowadzenie przepisów siarkowych może dotknąć od 10% do 40% armatorów. Nie dziwię się, że pan poseł Smoliński, inni z państwa, inni posłowie i posłanki zastanawiają się nad ryzykami i zagrożeniami dla polskich przedsiębiorców żeglugowych. Dane te są danymi, które zostały zaprezentowane w zamówionej ekspertyzie, sformułowanej przez Akcja Forum. Są to tylko i wyłącznie symulacje, bardzo ogólne, bardzo generalne. Musimy zwrócić uwagę na to, gdzie armator uprawia żeglugę, po jakich akwenach, jak często wpływa na Morze Północne lub na Morze Bałtyckie. Jeżeli chodzi o statki handlowe w żegludze międzynarodowej, nie dotknie to armatorów w dużym stopniu. Nie wiem, czy będzie to 10%. Może to być dużo mniej. Tak jak powiedziałam, największy problem będzie dla tych armatorów, którzy pływają w tzw. kabotażu czy uprawiają żeglugę bliskiego zasięgu, czyli short sea shipping. W tym wypadku rzeczywiście jeżeli mają stare statki, nie będą inwestować, ponieważ po prostu nie będzie się im to opłacać. Natomiast nie jest to też jakaś strasznie duża skala problemu, jeżeli chodzi o polskich armatorów. W tej chwili nie mamy dużej floty, chociaż bardzo bym chciała, żebyśmy mieli dużą flotę.

Wtedy moglibyśmy też myśleć realnie o uruchomieniu różnego rodzaju programów pomocowych. W tej chwili myślimy. Są dwie możliwości, które pozwalają na to, żeby armatorzy skorzystali ze środków pomocowych. Jest to możliwe. Jednak grupa, która będzie wypełniała warunki, nie będzie duża. Środki pomocowe możemy kierować do tych armatorów, którzy podnoszą polską banderę, którzy mają statki polskiej przynależności. Przede wszystkim do tych armatorów. To jest bardzo ważne. Nie możemy kierować pomocy publicznej do armatorów, którzy pływają pod inną niż unijna flagą.

Teraz jeżeli chodzi o wsparcie dla sektora, na razie rząd nie przewiduje dopłaty do paliwa dla armatorów. Nie przewiduje takiej dopłaty od dnia 1 stycznia. Jakie instrumenty przewiduje? W projekcie Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020 przewidziano wsparcie dla projektów umożliwiających ograniczenie zanieczyszczenia środowiska przez statki. Beneficjentami wspomnianych inwestycji mogą być np. zarządy portów morskich. Projekt ten obecnie jest w trakcie negocjacji z Komisją Europejską. Dokładne typy projektów, które będą mogły ubiegać się o wsparcie, zostaną określone w tzw. szczegółowym opisie priorytetów Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020.

Warto pamiętać o tym, że głównym źródłem finansowania będzie Fundusz Spójności. Tutaj podstawowym celem, co jest bardzo ważne, jest wspieranie rozwoju europejskich sieci transportowych oraz ochrony środowiska w państwach Unii Europejskiej. W Funduszu Spójności jest priorytet trzeci – rozwój infrastruktury transportowej przyjaznej dla środowiska i ważnej w skali europejskiej. Jest tutaj przewidywany wkład unijny w wysokości 16.000.000 tys. euro, blisko 17.000.000 tys. euro. Oczywiście są to środki, które są przewidziane zarówno na infrastrukturę drogową, kolejową, lotniczą, na niskoemisyjny transport miejski, jak też na niskoemisyjny transport i śródlądowy, i morski, i w ogóle intermodalny. Śródki są. Są to bardzo duże środki. A więc wsparcie byłoby możliwe w ramach celu technicznego CT 7, czyli promowania zrównoważonego transportu i usuwania niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych. Jest to 7.3 – rozwój przyjaznych dla środowiska w tym cichych, ponieważ jest też zanieczyszczanie hałasem, i niskoemisyjnych systemów transportu, włączając w to transport morski.

Zagadnienia, proszę państwa, związane ze zwiększeniem dostępowości transportowej oraz promocją proekologicznych rozwiązań transportowych są ściśle powiązane z interwencjami na rzecz gospodarki niskoemisyjnej – jest to cel techniczny CT 4 – dostosowaniem do zmian klimatu, co też wiąże się z naszym przypadkiem, zapobieganiem ryzyku

i zarządzanie ryzykiem – jest to cel CT 5 – oraz ochroną środowiska. Dodatkowo przewiduje się również wsparcie z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Tam też są środki do wykorzystania. Mamy jeszcze jeden instrument, nowy instrument, który dopiero zaczyna działać. Jest to tzw. CEF, czyli instrument „Łącząc Europę", Connecting Europe Facility. Zakłada on, że w obszarach autostrad morskich priorytetowo będą traktowane te projekty, które dotyczą wdrażania wymagań zawartych w dyrektywie siarkowej. Tutaj mamy działania wspierające alternatywne technologie produkcji paliw oraz alternatywną infrastrukturę paliwową. Priorytetami są: wdrażanie nowych technologii i innowacyjność oraz modern ways of the seas, czyli autostrady morskie. W ramach rocznego programu CEF termin składania wniosków jest do lutego 2015 roku. Zostanie rozdysponowana kwota 930.000 tys. euro, w tym 20.000 tys. euro na priorytet, o którym wspomniałam, czyli wdrożenie nowych technologii i innowacyjność oraz 25.000 tys. euro na priorytet – usługi transportu towarowego. Tak na dzień dzisiejszy prezentują się możliwości starania się o wsparcie.

Nie są to wszystkie możliwości. Mamy jeden bardzo ciekawy środek pomocowy, który mógłby przyjść w sukurs armatorom. Wynika on z wytycznych Komisji Europejskiej o pomocy państwa dla sektora transportu morskiego. Wiąże się właśnie z instalowaniem proekologicznych urządzeń na statkach. Wszelkie urządzenia, które służą obniżeniu emisji siarki do powietrza ze statku, spełniają kryteria takich urządzeń. Jest kwestia wprowadzenia środka pomocowego albo uruchomienia programu pomocowego. To też jest możliwe do przeprowadzenia. Tak to wygląda, jeżeli chodzi o wsparcie dla sektora.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję, pani minister. Pan poseł Arkadiusz Litwiński. Bardzo proszę.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Muszę wyjść na salę posiedzeń, ponieważ mam punkt. Jedno z pytań, pani minister, które zadawaliśmy – kilka osób zadawało to pytanie – a na które zabrakło odpowiedzi, dotyczyło odniesienia się do ścieżki, kierunku naznaczonego w apelu, komunikacie, stanowisku Związku Armatorów Polskich, dotyczącego wprowadzenia taryfikatora preferującego ekologiczne środki transportu, jeżeli chodzi o opłaty portowe. Wiadomo, że rząd jest dominującym właścicielem w spółkach portowych. Myślę, że jest w stanie zobowiązać się do takich czynności. Szkoda, że na sali nie ma przedstawicieli Ministerstw Gospodarki i Skarbu Państwa, którzy też byliby pomocni w takiej deklaracji.

Pani minister, muszę wyjść, ale powiem tylko, że chcielibyśmy uzyskać wiążącą informację, iż zarówno w Finlandii, o której się dużo mówi, jak i w Niemczech, o których ostatnio mówi się jeszcze więcej, pomimo tego że nie są oni zaawansowani w implementacji prawa, nie są też bardziej od nas zaawansowani w ustalaniu realnych form pomocy armatorom. Nie chodzi o to, żeby pomagać przedsiębiorcom i poprzestawać tylko i wyłącznie na samej pomocy. Byłoby natomiast rzeczą nieodpowiedzialną, gdybyśmy nakładali warunki, które utrudnią konkurencję, wiedząc o tym, że w sąsiadujących państwach, w których żegluga promowa jest dosyć ważnym sektorem, warunki, obostrzenia będą nałożone, ale jednocześnie drugą ręką państwo będzie wspomagało. Jeżeli mamy coś robić, róbmy jedno i drugie. Zachowujmy się symetrycznie w stosunku do naszych sąsiadów i konkurentów na rynku. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Pan poseł Smoliński. Proszę.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Jeżeli można, chciałbym się upewnić. Rozumiem, pani minister, że dyrektywa będzie dotyczyła wszystkich statków, w tym rybackich, jakichkolwiek, które wpływają na tereny portów. Nie ma tutaj żadnego wyłączenia, jeżeli dobrze rozumiem. W takim razie liczba pływających statków, drobnych jednostek idzie w tysiące. Samych rybackich jest kilkaset. Jakiekolwiek holowniki, wszystkie będą musiały przejść. Proszę mnie wyprowadzić z błędu, jeżeli dotyczy to tylko statków o jakiejś tam pojemności. Czy można uzyskać taką odpowiedź?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Pani minister, bardzo proszę bardzo krótko. Potem przystępujemy do rozpatrywania sprawozdania.

Podsekretarz stanu w MIiR Dorota Pyć:

Bardzo krótko udzielę odpowiedzi na pytanie pana posła Litwińskiego. Nie mogłam dzisiaj uczestniczyć w posiedzeniu podkomisji. Bardzo żałuję, ale w tym czasie odbywało się bardzo ważne posiedzenie tzw. zespołu trójstronnego, w którym uczestniczyły związki zawodowe jako strona pracownicza, jak też pracodawcy i strona rządowa. Jednym z tematów był również apel. Dzisiaj na posiedzeniu zespołu postanowiliśmy, że zwrócimy się do portów. Nasz zespół oraz porty stworzą grupę dla wypracowania stanowiska w związku z apelem, jak też dla wprowadzenia pewnych łagodniejszych norm, w zasadzie taryf portowych. Zostanie to wypracowane w najbliższym czasie. Takie są ustalenia. Odpowiedni protokół zostanie sporządzony w najbliższym czasie. To z dzisiejszych ustaleń zespołu trójstronnego.

Jeżeli chodzi o pytanie pana posła Smolińskiego, chciałabym, żebyśmy mieli tysiące statków. Nie mamy tysięcy statków. Statki rybackie już dzisiaj pływają na paliwie niskosiarkowym. W ogóle ich to nie dotyczy. Tak samo nie dotyczy to armatorów uprawiających międzynarodową żeglugę handlową, dlatego że oni po prostu nie wpływają na Bałtyk. Na Bałtyk wpływają Merski. Są to np. duże statki Merska. Tak jak mówiłam ostatnio, jak też wskazywałam dzisiaj, tymi armatorami, którzy są najbardziej zagrożeni, są armatorzy uprawiający żeglugę promową. Generalnie cztery promy. Nie dotyczy to więc tysięcy statków. Dotyczy to dużych statków handlowych, statków handlowych, które uprawiają regularną żeglugę po Morzu Północnym i po Morzu Bałtyckim, ale nasi armatorzy generalnie na tych trasach nie pływają.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Panie pośle, w sprawie ogólnej? Może już przy okazji rozpatrywania.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Właśnie teraz.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Proszę bardzo.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Pani minister, skoro przed chwilą powiedziała pani, że jest tak niedużo statków, to dlaczego zmieniamy prawo na aż tak restrykcyjne w stosunku do tak małej liczby statków? Europa leży również nad Morzem Śródziemnym. Tam nie stosuje się jakichkolwiek przepisów, a u nas mamy stosować. Po prostu sami strzelmy sobie w kolana. Jest to coś niesamowitego. Dwutlenek węgla, teraz siarka, itd. Zostanie biała plama.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję panu posłowi. Proszę, pani minister.

Podsekretarz stanu w MIiR Dorota Pyć:

Jest to bardzo ciekawe pytanie. Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju w zasadzie podjęło konkretne działania, które są związane z wprowadzeniem środków pomocowych do nowej ustawy, projektowanej ustawy o pracy na statkach morskich. Głównym celem owej ustawy jest powrót statków pod polską banderę. Powinniśmy się liczyć z tym, że jeżeli zamierzenia, które były w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju, ujrzą światło dzienne w formie ustawy, mamy szansę na to, żeby wzmocnić polską flotę. Odpowiadając wprost na pana pytanie, powiem, że jesteśmy państwem członkowskim Unii Europejskiej. Jako państwo członkowskie Unii Europejskiej jesteśmy zobowiązani do implementowania aktów normatywnych, dlatego że zdecydowaliśmy się na wejście do owej struktury. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Przystępujemy do rozpatrzenia sprawozdania.

Czy do tytułu ustawy są uwagi? Dziękuję. Stwierdzam, że Komisje przyjęły brzmienie tytułu ustawy.

Przechodzimy do rozpatrzenia zmian w art. 1. Art. 1 obejmuje zmiany w ustawie o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki. Czy do zmiany nr 1 w tejże ustawie są uwagi? Biuro Legislacyjne. Proszę bardzo.

Legislator Mariusz Przerwa:

Panie przewodniczący, szanowni państwo!

Drobna uwaga legislacyjna. W związku z tym, że ustawa o zmianie implementuje dyrektywę z 2012 roku zmieniającą dyrektywę Rady z 1999 roku dyrektywa ta również powinna być umieszczona w zmianie nr 1 jako pkt 5. Biuro przygotowało stosowną poprawkę. W zmianie nr 1 w odnośniku jako pkt 5 będzie odwołanie również do tej dyrektywy, która zmienia ustawę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Strona rządowa.

Podsekretarz stanu w MIiR Dorota Pyć:

Akceptujemy.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie mecenasie, wraz z panem przewodniczącym przejmujemy poprawkę. Tak, tak, podpiszemy. Czy są inne uwagi do zmiany nr 1?

Poseł Jerzy Sądel (PiS):

Panie przewodniczący, to wszystko było przegłosowane na posiedzeniu Komisji.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Przepraszam, kto teraz zabrał głos? Proszę się przedstawić.

Poseł Jerzy Sądel (PiS):

Jerzy Sądel. Prawo i Sprawiedliwość.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie pośle, po pierwsze, bardzo proszę nie zabierać głosu dopóki prowadzący nie udzieli głosu. Po drugie, zgodnie z regulaminem Komisja musi przyjąć sprawozdanie podkomisji. Nie ma znaczenia, że dyskutowaliście na posiedzeniu podkomisji, zresztą bardzo głęboko. Zresztą, też o to chodziło.

Stwierdzam zatem, że Komisje przyjęły brzmienie zmiany nr 1 wraz z poprawką, którą zgłosili przewodniczący Żelichowski i Żmijan.

Przechodzimy do rozpatrzenia zmiany nr 2. Proszę o uwagi. Nie słyszę. Stwierdzam zatem, że Komisje przyjęły brzmienie zmiany nr 2.

Przechodzimy do rozpatrzenia zmiany nr 3. Proszę o uwagi. Nie słyszę. Stwierdzam zatem, że Komisje przyjęły brzmienie zmiany nr 3.

Przechodzimy do rozpatrzenia zmiany nr 4. Proszę o uwagi. Nie widzę. Stwierdzam zatem, że Komisje przyjęły brzmienie zmiany nr 4.

Przechodzimy do rozpatrzenia zmiany nr 5. Proszę o uwagi. Nie słyszę. Stwierdzam zatem, że Komisje przyjęły brzmienie zmiany nr 5.

Przechodzimy do rozpatrzenia zmiany nr 6. Proszę o uwagi. Nie słyszę. Stwierdzam zatem, że Komisje przyjęły brzmienie zmiany nr 6.

Przechodzimy do rozpatrzenia zmiany nr 7. Proszę o uwagi. Nie słyszę. Stwierdzam zatem, że Komisje przyjęły brzmienie zmiany nr 7.

Przechodzimy do rozpatrzenia zmiany nr 8. Proszę o uwagi. Nie słyszę. Stwierdzam zatem, że Komisje przyjęły brzmienie zmiany nr 8.

Przechodzimy do rozpatrzenia zmiany nr 9. Proszę o uwagi. Nie słyszę. Stwierdzam zatem, że Komisje przyjęły brzmienie zmiany nr 9.

Przechodzimy do rozpatrzenia zmiany nr 10. Przepraszam, nie ma. Momencik, sekundę. Nie, proszę państwa, dobrze. Przechodzimy do rozpatrzenia zmiany nr 10. Proszę o uwagi. Nie słyszę. Stwierdzam zatem, że Komisje przyjęły brzmienie zmiany nr 10.

Przechodzimy do rozpatrzenia zmiany nr 11. Proszę o uwagi. Nie słyszę. Stwierdzam zatem, że Komisje przyjęły brzmienie zmiany nr 11.

Przechodzimy do rozpatrzenia zmiany nr 12. Proszę o uwagi. Nie słyszę. Stwierdzam zatem, że Komisje przyjęły brzmienie zmiany nr 12.

Przechodzimy do rozpatrzenia zmiany nr 13. Proszę o uwagi. Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje przyjęły brzmienie zmiany nr 13.

Przechodzimy do rozpatrzenia zmiany nr 14. Proszę o uwagi. Nie słyszę. Stwierdzam zatem, że Komisje przyjęły brzmienie zmiany nr 14.

Przechodzimy do rozpatrzenia zmiany nr 15. Proszę o uwagi. Nie słyszę. Stwierdzam zatem, że Komisje przyjęły brzmienie zmiany nr 15.

Przechodzimy do rozpatrzenia zmiany nr 16. Proszę o uwagi. Nie słyszę. Stwierdzam zatem, że Komisje przyjęły brzmienie zmiany nr 16.

Przechodzimy do rozpatrzenia zmiany art. 2. Art. 2 dotyczy ustawy – Kodeks morski. Czy są uwagi do brzmienia art. 2? Nie słyszę. Stwierdzam zatem, że Komisje przyjęły brzmienie zmiany art. 2.

Przechodzimy do rozpatrzenia zmiany art. 3. Proszę o uwagi. Nie słyszę. Stwierdzam zatem, że Komisje przyjęły brzmienie zmiany z art. 3.

Przechodzimy do rozpatrzenia zmiany art. 4. Proszę o uwagi. Pan poseł Smoliński. Bardzo proszę.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Na posiedzeniu podkomisji dopiero przy tym artykule wywiązała się cała dyskusja, ponieważ wcześniejsze zmiany nie powodowały jakichkolwiek kontrowersji. Uznaliśmy je za legislacyjne i w rzeczywistości takie były. Natomiast art. 4 początkowo przewidywał czternastodniowe vacatio legis. Po poprawce, która została przyjęta, ma to wejść od dnia 1 stycznia 2015 roku. Pani minister, że tak powiem, dosyć elokwentnie i z gracją uzasadniała konieczność wprowadzenia ustawy z dniem 1 stycznia 2015 roku, jednak nie przekonuje to ani mnie, ani armatorów. Wbrew temu, co mówi pani minister, Polska Żegluga Morska oraz armatorzy, którzy pływają nawet nie pod polską flagą, a wpływają na Bałtyk, są bardzo zaniepokojeni tym, co się będzie działo po wejściu ustawy w życie. Finlandia oblicza, że koszty wprowadzenia ustawy będą wynosiły kilkaset milionów euro rocznie. Takie będą straty dla gospodarki. Należałoby się zastanowić, czy nawet nie należy procedować z Unią Europejską w zakresie wysokości nałożonych kar, czy nie będzie to mniejsze obciążenie niż straty dla gospodarki polskiej, o których w uzasadnieniu wyraźnie państwo mówicie. Jest tu wprost stwierdzenie, że będą straty po stronie gospodarki morskiej. Nie mówię już o innych, ale będą straty po stronie gospodarki morskiej.

W związku z tym składam poprawkę, żeby jednak ustawa weszła w życie z dniem 1 stycznia 2016 roku.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Ale panie pośle, rozpatrujemy art. 4.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Przepraszam, nie zauważyłem, że w międzyczasie dwa doszły.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Pytam więc, czy są uwagi do brzmienia art. 4. Nie ma. Dziękuję. Stwierdzam, że Komisje przyjęły brzmienie zmiany art. 4.

Przechodzimy do rozpatrzenia art. 5. Czy są uwagi? Nie słyszę. Stwierdzam zatem, że Komisje przyjęły brzmienie zmiany art. 5.

Przechodzimy do rozpatrzenia art. 6, który właśnie dotyczy terminu wejścia ustawy w życie. Czy są uwagi? Rozumiem, że pan poseł...

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Tak. Podtrzymuję to, co powiedziałem wcześniej. Składam to.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Jest wniosek. Pan poseł składa poprawkę. Propozycja jest następująca, żeby ustawa wchodziła z dniem 1 stycznia 2016 roku. Proszę o stanowisko rządu wobec takiej propozycji.

Podsekretarz stanu w MIiR Dorota Pyć:

Mamy negatywne stanowisko. Nie możemy się na to zgodzić. Dwa dni po terminie jest to jeden scrubber, jeżeli już chcemy obrazowo powiedzieć. W związku z tym jest to po prostu niedopuszczalne. Przepraszam.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dobrze. Poddaję pod głosowanie wniosek pana posła Smolińskiego.

Kto jest za przyjęciem poprawki zgłoszonej przez pana posła Smolińskiego, która dotyczy terminu wejścia ustawy w życie, a mianowicie, żeby był to dzień 1 stycznia 2016 roku, proszę o podniesienie ręki. Dziękuję. Kto jest przeciwny? Dziękuję. Kto się wstrzymał? Dziękuję. Proszę o podanie wyników głosowania.

Sekretarz Komisji Bartosz Bąk:

7 posłów było za, 15 przeciw, nikt się nie wstrzymał.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Stwierdzam zatem, że poprawka nie uzyskała akceptacji Komisji.

A więc art. 6 otrzymuje brzmienie w kształcie ze sprawozdania podkomisji. Przyjmujemy termin 1 stycznia 2015 roku.

Rozpatrzymy jeszcze załącznik do ustawy. Dotyczy on stawek opłat. Czy są uwagi do owej propozycji? Nie słyszę. Stwierdzam zatem, że Komisje przyjęły brzmienie załącznika do ustawy, dotyczącego stawek opłat.

Pytam zatem, czy jest sprzeciw wobec przyjęcia całości ustawy wraz z załącznikiem i z poprawką dotyczącą zmiany nr 1, którą przyjęliśmy rozpatrując sprawozdanie. Czy jest sprzeciw?

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Tak, jest sprzeciw.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Poddaję pod głosowanie.

Kto jest za wnioskiem pana posła Smolińskiego, czyli przeciw przyjęciu sprawozdania podkomisji proszę o podniesienie ręki. Bardzo dziękuję. Kto jest przeciwny temu wnioskowi? Bardzo dziękuję. Kto się wstrzymał od głosowania? Dziękuję. Proszę o podanie wyników głosowania.

Sekretarz Komisji Bartosz Bąk:

6 posłów było za, 16 przeciw, nikt się nie wstrzymał.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Stwierdzam zatem, że wniosek pana posła Smolińskiego nie uzyskał akceptacji Komisji.

Stwierdzam, że Komisje przyjęły sprawozdanie podkomisji nadzwyczajnej do rozpatrzenia rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (druk nr 2748).

Posłem sprawozdawcą do tej pory był pan poseł Stanisław Lamczyk. Proponuję, żeby kontynuował tę szlachetną misję. Czy pan poseł się zgadza?

Poseł Stanisław Lamczyk (PO):

Tak, wyrażam zgodę.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Czy są inne propozycje? Nie widzę. Dziękuję. Pomyślności w pracy, panie pośle.

Wysokie Komisje, wobec wyczerpania porządku zamykam posiedzenie.

Przepraszam, opinia Ministerstwa Spraw Zagranicznych do jutra do godz. 10.00.

Wobec wyczerpania porządku zamykam wspólne posiedzenie Komisji.